

Buenos Aires, de agosto de 2014

## **CIRCULAR CON CONSULTA N° 2**

### **LICITACION PUBLICA N° 27-ADIF-2014**

#### **“INSTALACION DE SISTEMA DE BARRERAS AUTOMATICAS EN EL SECTOR PILAR CABRED DE LAS LINEA SAN MARTIN”**

Se informa que la presente Circular forma parte de la documentación de la Contratación de la referencia, en el marco de lo previsto en el Artículo 4° del Pliego de Bases y Condiciones Generales para la Licitación, Contratación y Ejecución de Obras:

La Empresa AUTOTROL SA en nota Trámite N° 2259-ADIF-2014 del 30.07.14 consulta:

**Pregunta 1. Garantía. Mantenimiento 12 meses, se podrá precisar cómo actuar con hechos de vandalismo y casos de rotura de elementos de la instalación por terceros, durante ese periodo. Entendemos que es solo garantía de preventiva y correctiva de fallas o desperfectos propios del equipamiento y no en los casos citados.**

#### **ACLARACIÓN N° 1.-**

El alcance de la misma se indica en el ítem 23.2 del PCP. Los hechos de vandalismo no están incluidos en el mantenimiento por garantía. Denunciado ante la Inspección de Obra y comprobado por ésta el hecho vandálico, el Contratista procederá a la inmediata reposición del elemento vandalizado, el que será abonado por ADIF.

**Pregunta 2. Abrigos. Dado que se tiene en esta zona señalización mecánica, se consulta en qué casos se debe considerar las mayores dimensiones de abrigos de las nuevas barreras, aptas para alojar en el futuro los equipos de señalamiento existentes que podrán reubicarse, y cuáles son las dimensiones a prever. Pag. 3 del PET.**

#### **ACLARACIÓN N° 2.-**

En caso de no existir equipamiento de señalamiento en zonas linderas al paso a nivel, no deberán considerarse mayores dimensiones.

**Pregunta 3. Defensas. Se consulta si el comitente suministrará los rieles necesarios, que serán de bajo peso, aptos para la fabricación de las defensas vehiculares.**

#### **ACLARACIÓN N° 3.-**

La Provisión de materiales estará a cargo del contratista.

C  
#  
D

**Pregunta 4 Energía.** En relación a la toma de energía eléctrica, se solicita en el pliego, que el contratista realice trámites y se haga cargo del costo. Para poder cotizar este punto se debe consultar a las empresas locales de energía eléctrica los requerimientos particulares en cada paso a nivel, de la cual no se tendrá respuesta antes de la apertura de la presente licitación. Solicitamos se nos ratifique o rectifique el requerimiento de cotización para este punto y cuál puede ser el criterio a considerar para su cotización para evitar distorsiones que encarezcan las propuestas.

ACLARACIÓN N° 4.-

Se ratifica el ítem 19 del PET.

**Pregunta 5 Cámaras.** En relación a las cámaras de inspección de cables tendidos como traza paralelos a la vía, para interconectar cruces, entendemos que no se justifican, pues los cables luego de instalados se hormigonan y la cámara no se utiliza mas, su eliminación principalmente reduce en gran medida las posibilidades de vandalismo y permitiría hacer una mejor oferta por bajar ese costo, que favorecería así al comitente. Solicitamos se nos indique si será aceptable la construcción de cámaras estándar para tendido eléctrico de tamaño más reducido a convenir.

ACLARACIÓN N° 5.-

No se acepta la propuesta. Deberá estarse a lo dispuesto en los ítems 24 y 25 del PET.

**Pregunta 6 Tendidos.** En relación al tendido de cables en caso de requerirse interconexión entre pasos a nivel, se solicita una profundidad de 1,2 m entendemos por los usos y costumbre que esta profundidad se aplica en cruces de vía y calles, pero para traza sobre tierra paralelo a la vía, se acostumbra a llevar cables a profundidad entre 0,60 m y 0,80. Se consulta si se podrá considerar una de estas últimas como validas en esos casos.

ACLARACIÓN N° 6.-

No se acepta la propuesta. Deberá estarse a lo dispuesto en el ítem 14 del PET.

**Pregunta 7. Señalamiento.**

Se dice que el señalamiento existente no se tiene en cuenta, pero se observa que en las estaciones Pilar, Manzanares y Cabred hay importantes zonas de cambio donde se maniobra, hay plataformas con trenes detenidos y en las cercanías barreras automáticas existentes.

**Pregunta 7.a-** La estación Cabred, es utilizada como cabecera, las locomotoras cambian de cabezal del tren y se mantienen en plataforma para regresar a Retiro, a unos 200 m del paso a nivel, si la consigna es solo distancia en base a la velocidad no se tiene distancia suficiente, consulta si se tendrán en cuenta las maniobras que realizan las locomotoras, ya que la ocupación de vías con las maniobras afectaran a ambas barreras automáticas en las cabeceras de la estación.

En esta misma estación, el paso a nivel A. Thomas es atravesado por una tercera vía que proviene de un desvío. Se pregunta si los trenes por esa vía deben ser detectados para accionar las barreras, si este es el caso, confirmar si la loica de control debe tenerla en cuenta como vía única con doble sentido de circulación, es decir vía banalizada.

C  
A  
Z

ACLARACIÓN N° 7.a.-

Se deben tener en cuenta las rutas de maniobra para la activación de las barreras automáticas. Se deberá disponer de un medio voluntario para la activación de las barreras cuando se ejecuten maniobras y un señal de semáforo que habilite al conductor a realizar dicha maniobra, disponiendo de circuitos de operación de protección en caso de que el conductor trasponga la señal a peligro. Se utilizara como premisas para la construcción lo indicado para señales de aviso al conductor con la salvedad del largo del poste, que será determinado durante la ingeniería de desarrollo.

Deberá considerarse la vía tercera como vía banalizada, los largos de los circuitos de operación para la misma deberá considerarse a una velocidad de circulación de itinerario.

**Pregunta 7.b – En la estación Manzanares se encuentran señales mecánicas y cambios desmantelados y en deuso, que afectan las vías, se consulta si se anularan en forma definitiva, en caso contrario si se van a reactivar, se deberán aislar barras, soleras y eclisas de los cruzamientos.**

ACLARACIÓN N° 7.b.-

Se deberá considerar a todas las rutas operativas en la actualidad.

**Pregunta 7.c En el paso a nivel N°1 Castro, se encuentran esta semana realizando unas reparaciones en el cruzamiento entre las vías del ex FC S. Martin y las del ex FC Urquiza (ALL), se solicita informarnos cómo va a quedar la vía para poder analizar la necesidad o no de juntas aisladas en el cruzamiento citado, ya que si fuera así, sería deseable que se realicen antes de reponer el asfalto, ya que cae justo dentro del paso a nivel.**

**Además se necesita saber si los trenes que circulan por la vía citada de ALL, que también atraviesa este paso a nivel, deberán activar las barreras automáticas o no.**

ACLARACIÓN N° 7.c.-

Considerar la traza actual de vías. Los trabajos de aislación y complementarios que fueran necesarios deberán quedar a cargo de la contratista.

La totalidad de las vías que convergen al paso a nivel deberán ser contempladas para la operación del sistema de barreras automáticas.

**Pregunta 8 Longitud de circuitos de detección.**

En relación a la velocidad máxima de los trenes de 120 Km/h, creemos que podría ser deseable particularizar la misma en los diferentes pasos a nivel, pues hay claros sitios en los que los trenes no pueden circular a esta velocidad, como ejemplo los trenes pasando por estación Pilar, para activar PaN Castro y Zeballos. En vía ascendente se tiene toda la zona de cambios y las plataformas de estación. En vía descendente el tren viene de una curva y llegando a la estación.

Se plantea esta problemática pues creemos que si la velocidad máx. definida para la bajada de barreras fuera menor, más cercana a las posibilidades reales del sector, se tendría menor tiempo de aviso y menor tiempo de espera innecesaria con barreras bajas, para quien debe cruzar el paso a nivel.

A  
C  
Z

**Se pregunta si se podrá tomar como criterio de diseño el tenido en cuenta en el casos de barreras automáticas existentes en la calle Mercedes cercana a la estación, cuyos circuitos de detección están ajustados a una velocidad de 80 Km/h, a una distancia de 750 m.**

**ACLARACIÓN N° 8.-**

No se acepta la propuesta. Deberá estarse a lo dispuesto en los ítems 4 y 26 del PET.

**Pregunta 9 Tele-alarmas. Se consulta si se requiere la provisión de un Sistema de alarmas y estados que incluya un nuevo centro de monitoreo con PC nueva y un software de sistema de monitoreo nuevo, o si se debe adaptar los equipos locales de los pasos a nivel, a uno ya existente.**

**ACLARACIÓN N° 9.-**

No se requiere centro de monitoreo. Deberá estarse a lo solicitado en el ítem 29 del PET.

**Pregunta 10 PAN Cercanos. Para el caso de los pasos a nivel ítem 1 y 2, calle E. Zaballos y Av. V. Castro, que se encuentran entre si a 120 m., debido a la cercanía entre ambas, se consulta si se permite utilizar el mismo punto de inicio del sistema y activación, activando mediante un retardo el paso a nivel siguiente, según sea por ascendente o descendente. Evitando la excesiva cantidad de cortes de riel cercanos.**

**ACLARACIÓN N° 10.-**

No se acepta la propuesta. El contratista deberá fraccionar los circuitos de operación para cada paso a nivel con un circuito de operación según la velocidad indicada en los ítems 4 y 26 del PET.

**Pregunta 11 Semáforos para conductor del tren. Entendemos que la especificación referida a la puerta trasera de los semáforos, se aplica para los semáforos con lente delantera y lámpara incandescente detrás.**

**Dado que los semáforos solicitados son de Leds, se consulta si se admiten semáforos con caja de aluminio con apertura de la puerta delantera sosteniendo la óptica de Leds, con unidad sellada, similar a otros ya homologados en otros ramales ferroviarios de nuestro país.**

**ACLARACIÓN N° 11.-**

No se acepta la propuesta. Deberá estarse a lo indicado en el ítem 15 del PET.

**Pregunta 12 Laberintos peatonales. Se indica en el pliego en pág. 31 del PET, la forma de construir laberintos, pero en el plano en planta se muestran con el pasillo peatonal. Se consulta si también forma parte del alcance la provisión la construcción de la cera peatonal que cruza las vías entre ambos laberintos.**

**ACLARACIÓN N° 12.-**

La senda peatonal, aplica en caso de que el ingreso desde/hacia las vías del nuevo laberinto a construir no coincida con el existente.

G  
A  
Z

**Pregunta 13** Fe de erratas. Entendemos que los nombre correctos de los Pan N°5 y Pan N°6 son: Leloir y A. Jukic, y no como figuran en las pág. 4 y 23 del PET.

ACLARACIÓN N° 13.-

El paso a nivel N°5 es Leloir y el N°6 Kutic.

**Pregunta 14** en función de las consultas realizadas y a los fines de poder contar con el tiempo suficiente para poder incorporar las definiciones que surjan de las respuestas correspondientes, solicitamos una prórroga de 15 días en la fecha de apertura de la presente licitación.

ACLARACIÓN N° 14.-

Deberá estarse a lo dispuesto en la Circular N° 1.



Odor. SERGIO ETCHETTO  
GERENTE DE ADMINISTRACION  
ADMINISTRACION DE INFRAESTRUCTURAS  
FERROVIARIAS S.E.



Ing. Sebastián Marín Rodríguez  
Gerente de Conservación de los Servicios  
y la Infraestructura  
ADIF S.E.